

BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
VIỆN NGHIÊN CỨU QUẢN LÝ KINH TẾ TRUNG ƯƠNG

-----*****-----

LƯU QUỐC HƯNG

**NGHIÊN CỨU NĂNG LỰC CẠNH TRANH
CỦA NGÀNH VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM**

Chuyên ngành: Quản lý kinh tế

Mã số: 62.34.04.10

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

Hà Nội, năm 2017

Công trình được hoàn thành tại: Viện nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương

Người hướng dẫn khoa học:

1. GS.TS. Nguyễn Thành Độ

2. TS. Đặng Văn Hưng

Phản biện 1: GS.TS. Hoàng Đức Thân

Phản biện 2: PGS.TS. Bùi Thị Lý

Phản biện 3: PGS.TS. Vũ Sỹ Tuấn

Luận án sẽ được bảo vệ trước Hội đồng chấm luận án cấp Viện họp tại Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương vào hồi giờ ngày tháng năm 2016

Có thể tìm hiểu luận án tại thư viện:

- Thư viện Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương
- Thư viện Quốc gia, Hà Nội

PHẦN MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của nghiên cứu đề tài luận án

Thực tế chỉ ra rằng, nguy cơ thị phần vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu đang dần bị thu hẹp và rơi vào các chủ tàu nước ngoài. Nghĩa là, phát triển ngành không có tính bền vững, để từ đó có giải pháp định hướng cho ngành.

Để xây dựng các lợi thế cạnh tranh mang tính bền vững cho ngành vận tải biển Việt Nam thì cần thiết phải định hướng nâng cao năng lực cạnh tranh và có giải pháp tổng thể để cải thiện năng lực cạnh tranh cho toàn ngành. Năng lực cạnh tranh của ngành cần được củng cố trên cơ sở khai thác có hiệu quả các yếu tố lợi thế cạnh tranh quốc gia, dựa trên thế mạnh các doanh nghiệp của ngành.

Về lý luận năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển, ngành vận tải biển Việt Nam chưa nhận định chính xác tính chất của sự cạnh tranh, chưa nhận thức rõ và đánh giá đúng các đối thủ cạnh tranh về vận tải biển, định hướng phát triển ngành còn thiếu bền vững. Vì thế, về mặt lý luận chúng ta chưa chứng minh và chỉ rõ được thế nào là năng lực cạnh tranh và các giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh cho ngành vận tải biển Việt Nam nói chung và các doanh nghiệp vận tải biển nói riêng.

Xuất phát từ thực tiễn về năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam nói chung và các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam nói riêng, từ lý luận về năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển và quan điểm, đường lối của Đảng, chính sách của Nhà nước ở trên cho thấy việc nghiên cứu một cách tổng thể năng lực cạnh tranh của ngành vận tải biển là một yêu cầu cấp thiết hiện nay.

2. Mục đích, ý nghĩa nghiên cứu đề tài luận án

Góp phần làm sâu sắc hơn cơ sở lý luận về năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển; làm luận chứng khoa học, làm rõ chính sách của nhà nước về vận tải biển nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển; đề xuất, các giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam.

3. Kết cấu của luận án: Ngoài phần mở đầu, kết luận, danh mục tham khảo và phụ lục, kết cấu luận án gồm 4 chương.

CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN CÁC NGHIÊN CỨU VỀ NĂNG LỰC CẠNH TRANH NGÀNH VẬN TẢI BIỂN

1.1 Tổng quan các công trình nghiên cứu đã công bố trong và ngoài nước về năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển

Năng lực cạnh tranh về vận tải biển đã được nhiều tác giả trong và ngoài nước nghiên cứu, tiếp cận theo các cách khác nhau và phạm vi khác nhau. Những nghiên cứu này sử dụng các phương pháp khác nhau và tiếp cận theo các cấp độ cạnh tranh khác nhau (cấp quốc gia, cấp ngành, cấp doanh nghiệp và cấp sản phẩm).

1.1.1 Tổng quan các công trình nghiên cứu ngoài nước

1.1.2 Tổng quan các công trình nghiên cứu trong nước

1.1.3 Những vấn đề về thuộc đề tài luận án chưa được các công trình công bố nghiên cứu giải quyết

a. Về phương pháp nghiên cứu và hướng tiếp cận nghiên cứu

Các công trình nghiên cứu sử dụng hạn chế một số các tiêu chí cạnh tranh để đánh giá năng lực cạnh tranh vận tải biển.

b. Về quan điểm đánh giá năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển

Các công trình nghiên cứu trong nước và ngoài nước thường tập trung vào một yếu tố tác động cụ thể của cạnh tranh hoặc một hành vi cạnh tranh cụ thể. Phần lớn chú trọng đến các yếu tố tĩnh mà bỏ qua các yếu tố động.

1.1.4 Những vấn đề luận án sẽ tập trung nghiên cứu giải quyết

- *Một là*, nghiên cứu lý luận về năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển và làm rõ các yếu tố tác động ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển, cơ sở khoa học của việc nâng cao năng lực cạnh tranh ngành.

- *Hai là*, phân tích thực trạng về năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam hiện nay, chỉ ra nguyên nhân, hạn chế và các vấn đề gì cần tiếp tục nghiên cứu giải quyết trong thời gian tới 2030.

- *Ba là*, luận giải và đề xuất giải pháp thực tiễn và các điều kiện để thực hiện để nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển tới 2030.

1.2 Phương hướng giải quyết các vấn đề nghiên cứu của luận án

1.2.1 Mục tiêu nghiên cứu

a. Mục tiêu tổng quát

- *Về lý luận và học thuật*: luận án hệ thống và làm rõ cơ sở lý luận về nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển.

- *Về thực tiễn*: luận án đưa ra phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam trong thời gian tới 2030.

b. Mục tiêu cụ thể: Hệ thống hoá và làm sâu sắc hơn cơ sở lý luận về năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển; tổng hợp kinh nghiệm thực tiễn quốc tế về nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển và bài học nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam; đánh giá đúng thực trạng năng lực cạnh tranh của ngành vận tải biển Việt Nam; định hướng và mục tiêu nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành vận tải biển Việt Nam trong thời gian tới 2030; nghiên cứu các giải pháp thực tiễn đến năm 2030.

1.2.2 Đối tượng nghiên cứu và phạm vi nghiên cứu của đề tài luận án

1.2.2.1 Đối tượng nghiên cứu: Nghiên cứu lý luận và thực tiễn về năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển và các doanh nghiệp trong ngành.

1.2.2.2 Phạm vi nghiên cứu

a. Giới hạn về không gian: nghiên cứu về thị trường cạnh tranh vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển của Việt Nam, về ngành vận tải biển Việt Nam và các doanh nghiệp trong và ngoài ngành.

b. Giới hạn về thời gian: nghiên cứu số liệu về thực trạng năng lực cạnh tranh của vận tải biển, đề xuất giải pháp đến năm 2030.

c. Giới hạn về nội dung: Hàng hóa vận tải biển Việt Nam; Hình thức vận tải biển; Các doanh nghiệp thuộc ngành vận tải biển Việt Nam; Phân biệt đối thủ của ngành vận tải biển Việt Nam; Số lượng đối thủ cạnh tranh của ngành vận tải biển Việt Nam; Mỗi quan hệ các ngành; Cơ quan, tổ chức được luận án đề xuất, kiến nghị các giải pháp và điều kiện thực hiện.

1.2.3 Cách tiếp cận và phương pháp nghiên cứu

1.2.3.1 Cách tiếp cận nghiên cứu: Tiếp cận dưới góc độ chuyên ngành quản lý kinh tế; tiếp cận từ phía nhà nước; tiếp cận từ phía quốc gia; tiếp cận từ mối quan hệ đa ngành.

1.2.3.2 Mô hình nghiên cứu tổng quát

a. Khách thể nghiên cứu

* *Khối 1:* Khối các doanh nghiệp vận tải biển trong và ngoài ngành.

* *Khối 2:* Khối các tổ chức ngoài ngành tác động ảnh hưởng.

b. Khung phân tích năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển

* *Khối phân tích 1:* Khối các yếu tố cấu thành năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển, hình thành từ các yếu tố năng lực cạnh tranh nguồn lực và các yếu tố năng lực cạnh tranh hiển thị, bao gồm:

- *Các yếu tố năng lực cạnh tranh nguồn lực, bao gồm:*

+ Các yếu tố nguồn lực cơ bản cấu thành ngành.

+ Các yếu tố lợi thế các doanh nghiệp thuộc ngành.

- *Các yếu tố năng lực cạnh tranh hiển thị, bao gồm:*

+ Các yếu tố tạo lập năng lực cạnh tranh vận tải biển.

+ Các yếu tố khai thác tiềm năng cạnh tranh vận tải biển.

* *Khối phân tích 2:* Khối các yếu tố ảnh hưởng tác động đến năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển, bao gồm:

- *Các yếu tố môi trường cạnh tranh trong nước:* cạnh tranh giữa các ngành, nhu cầu vận tải biển quốc gia, chính sách về vận tải biển, môi trường cạnh tranh vận tải biển ...

- *Các yếu tố môi trường cạnh tranh quốc tế:* cạnh tranh vận tải biển quốc tế, nhu cầu vận tải quốc tế, hội nhập vận tải biển quốc tế,...

1.2.3.3 Phương pháp nghiên cứu

a. Phương pháp thu thập số liệu: phương pháp thu thập số liệu sơ cấp và thứ cấp; phương pháp điều tra.

b. Các phương pháp xử lý số liệu: phương pháp thống kê so sánh; phương pháp tổng hợp.

Chương 2. CƠ SỞ KHOA HỌC CỦA VIỆC NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH NGÀNH VẬN TẢI BIỂN

2.1 Năng lực cạnh tranh và cơ sở lý thuyết về nâng cao năng lực cạnh tranh ngành

2.1.1 Các khái niệm cơ bản về năng lực cạnh tranh

2.1.2 Các cấp độ năng lực cạnh tranh

2.1.2.1 Năng lực cạnh tranh cấp độ sản phẩm

2.1.2.2 Năng lực cạnh tranh cấp độ doanh nghiệp

2.1.2.3 Năng lực cạnh tranh cấp độ ngành

2.1.2.4 Năng lực cạnh tranh cấp độ quốc gia

2.1.3 Các quan điểm đánh giá năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển

2.1.3.1 Khái niệm chung về vận tải biển: Khái niệm vận tải biển; Đặc điểm vận tải biển; Vai trò vận tải biển

2.1.3.2 Các quan điểm đánh giá năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển

a. Quan điểm về ngành vận tải biển:

Trong nghiên cứu này, tác giả quan niệm “*ngành vận tải biển*” là tập hợp các doanh nghiệp vận tải biển, hoạt động kinh doanh vận tải hàng hoá xuất nhập khẩu bằng đường biển.

b. Quan điểm đánh giá năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển:

Trong nghiên cứu này, tác giả quan điểm năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển sẽ được đánh giá như là tổng thể năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải biển cấu thành ngành vận tải biển chứ không phải là tổng năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải riêng lẻ.

Do vậy, đánh giá năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển là tổng thể năng lực cạnh tranh hình thành từ:

- *Các yếu tố năng lực cạnh tranh nguồn lực:* là nguồn lực cơ bản tạo nên năng lực cạnh tranh của ngành vận tải biển như các doanh nghiệp vận

tải biển, nguồn nhân lực vận tải biển, tầm nhìn chiến lược của các doanh nghiệp vận tải biển thông qua đầu tư, đổi mới công nghệ,..., bao gồm:

+ *Các yếu tố nguồn lực cơ bản cấu thành ngành* (nguồn lực về con người, cơ sở vật chất, công nghệ... của doanh nghiệp trong ngành), gồm:

- *Cơ sở vật chất kỹ thuật*: đội tàu vận tải biển, trọng tải, số tàu,...
- *Kỹ thuật công nghệ*: trình độ kỹ thuật công nghệ, chất lượng cơ sở vật chất kỹ thuật, chất lượng lao động của ngành so với các quốc gia khác.

+ *Các yếu tố lợi thế các doanh nghiệp thuộc ngành* (lợi thế riêng của các doanh nghiệp vận tải biển hay sức mạnh nổi trội của các doanh nghiệp trong ngành tạo lợi thế cạnh tranh đặc trưng riêng cho ngành), bao gồm:

- *Các yếu tố lợi thế cơ bản của các doanh nghiệp cấu thành ngành*: về cơ sở vật chất kỹ thuật, về công nghệ hay tổ chức, về nguồn nhân lực như thuyền viên, nhân sự ngành vận tải biển...

- *Các yếu tố lợi thế quốc gia mà ngành tận dụng được*: về cơ sở vật chất kỹ thuật, về công nghệ hay tổ chức, về nguồn nhân lực như thuyền viên, nhân sự ngành vận tải biển...

- *Các yếu tố năng lực cạnh tranh hiển thị*: là khả năng thích ứng với những thay đổi về các điều kiện môi trường vận tải biển (cạnh tranh, công nghệ) và khả năng vươn tới các hoạt động kinh tế có giá trị gia tăng cao hơn là yếu tố quan trọng tạo nên năng lực cạnh tranh hiển thị cho ngành vận tải biển, bao gồm:

+ *Các yếu tố tạo lập năng lực cạnh tranh vận tải biển* (về quy mô, tốc độ, chất lượng, tính chuyên nghiệp, uy tín của dịch vụ vận tải biển...), gồm:

- *Chất lượng vận tải biển*: các yếu tố năng lực cạnh tranh hiển thị trong vận tải về mặt chất lượng vận tải, tính kịp thời, chuyên nghiệp vận tải biển.

- *Quy mô vận tải biển*: các yếu tố năng lực cạnh tranh hiển thị trong vận tải về mặt quy mô, số lượng vận tải.

+ *Các yếu tố khai thác tiềm năng cạnh tranh vận tải biển*:

- *Năng lực nhận dạng*: các yếu tố khả năng tạo lập năng lực của ngành vận tải biển trong nhận dạng rủi ro, hoạch định, thực thi chiến lược và chính sách đầu tư phát triển ngành, thể hiện khả năng đáp ứng khách hàng.

- *Năng lực tổ chức triển khai*: các yếu tố tổ chức, triển khai vận tải biển, mối quan hệ liên kết giữa ngành vận tải biển với các ngành liên quan trong vận tải biển, thể hiện tính tổ chức ngành và liên kết ngành.

- *Các yếu tố ảnh hưởng tác động đến năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam, bao gồm:*

- + Ảnh hưởng của các yếu tố môi trường cạnh tranh trong nước.

- + Ảnh hưởng của các yếu tố môi trường cạnh tranh quốc tế.

2.1.4 Sự cần thiết phải nghiên cứu vấn đề nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển

2.1.4.1 Lý luận về xác định đối thủ cạnh tranh ngành vận tải biển

a. *Nhóm đối thủ cạnh tranh dẫn đầu thị trường*: Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Mỹ.

b. *Nhóm đối thủ cạnh tranh tương đồng*: Malaysia, Thái Lan, Singapore, Indonexia, Philippin.

2.1.4.2 Sự cần thiết phải nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển:

Việt Nam gia nhập kinh tế quốc tế mang lại cơ hội lớn cho xuất nhập khẩu hàng hóa bằng đường biển và cho ngành vận tải biển Việt Nam. Tuy nhiên, các doanh nghiệp vận tải biển trong ngành vận tải biển Việt Nam cũng phải đối mặt với sự cạnh tranh gay gắt và quyết liệt từ ngành vận tải biển của các quốc gia khác, của các đối thủ cạnh tranh về vận tải biển, đối mặt với những rào cản kỹ thuật công nghệ, quy mô và tính chất cạnh tranh quốc tế rất khắc nghiệt. Chính vì vậy, nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển là rất cần thiết, là việc làm tất yếu trong giai đoạn hiện nay, giúp cho doanh nghiệp ngành vận tải biển Việt Nam tồn tại và phát triển, đồng thời đóng góp quan trọng vào tăng trưởng và phát triển kinh tế.

2.2 Các yếu tố cấu thành năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển

2.2.1 Các yếu tố năng lực cạnh tranh nguồn lực ngành vận tải biển

Bao gồm các yếu tố nguồn lực cơ bản cấu thành ngành (cơ sở vật chất kỹ thuật, kinh tế kỹ thuật, nguồn nhân lực, các doanh nghiệp cấu thành ngành...) và các yếu tố lợi thế các doanh nghiệp thuộc ngành (lợi thế về cơ sở vật chất kỹ thuật, công nghệ, nguồn lực... mà ngành tận dụng được và phát huy thành thế mạnh sở trường):

a. Các yếu tố kinh tế kỹ thuật

b. Các yếu tố cơ sở vật chất kỹ thuật của ngành vận tải biển, gồm: tàu biển; đường biển; cảng biển và trang thiết bị phục vụ vận tải biển.

2.2.2 Các yếu tố lợi thế của các doanh nghiệp thuộc ngành

Các yếu tố thế mạnh của doanh nghiệp thuộc ngành mà ngành vận tải biển có thể tận dụng được về năng lực đội tàu, về cơ sở vật chất kỹ thuật, về nguồn nhân lực, về công nghệ hay tổ chức...

2.2.3 Các yếu tố tạo lập năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển

Các yếu tố tạo lập năng lực cạnh tranh vận tải biển thể hiện bằng chất lượng và khả năng đáp ứng nhu cầu vận tải biển: chất lượng vận tải; khả năng đáp ứng nhu cầu vận tải biển.

2.2.4 Các yếu tố khai thác tiềm năng cạnh tranh ngành vận tải biển

Năng lực nhận dạng; năng lực tổ chức triển khai.

2.3 Các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển

Áp dụng mô hình "kim cương" của M.Porter khi phân tích năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển đã chỉ ra hai yếu tố ảnh hưởng chính đến năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển là: các yếu tố môi trường cạnh tranh trong nước và các yếu tố môi trường cạnh tranh nước ngoài.

2.3.1 Ảnh hưởng của các yếu tố môi trường cạnh tranh trong nước

a. Yếu tố thị trường cạnh tranh trong nước

b. Nhu cầu vận tải quốc gia

c. Lợi thế cạnh tranh quốc gia cho ngành vận tải biển: lợi thế quốc gia về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên; Lợi thế quốc gia về chính sách phát triển vận tải biển; lợi thế quốc gia về kinh tế cho đầu tư phát triển vận tải biển.

d. Chiến lược và cấu trúc các doanh nghiệp trong ngành: tác động cấp cao; tác động cấp thấp: quy hoạch và chiến lược phát triển ngành vận tải biển, mô hình tổ chức ngành.

e. Các ngành hỗ trợ và liên quan

f. Vai trò của nhà nước

2.3.2 Ảnh hưởng của các yếu tố môi trường cạnh tranh quốc tế

a. Cạnh tranh quốc tế về vận tải biển

b. Cầu vận tải thế giới

c. Hội nhập quốc tế và tính thương mại toàn cầu của ngành vận tải biển

2.4 Các tiêu chí đánh giá năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển

2.4.1 Lựa chọn các tiêu chí điển hình đánh giá năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển

Năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển cần được đánh giá thông qua các thước đo thành tích kinh tế ngành, có thể lượng hoá, được thể hiện bằng các tiêu chí định lượng. Phân tích, lựa chọn các nhóm tiêu chí có thể áp dụng để sử dụng đánh giá năng lực cạnh tranh của ngành vận tải biển.

2.4.1.1 Nhóm các tiêu chí đánh giá các yếu tố năng lực cạnh tranh nguồn lực ngành vận tải biển

a. Tiêu chí tổng trọng tải đội tàu: là tổng trọng tải đội tàu của các doanh nghiệp trong ngành, đủ điều kiện hoạt động vận tải quốc tế, đăng ký treo cờ quốc gia và đang tham gia vận tải hàng hoá bằng đường biển.

b. Tiêu chí tổng số tàu: là tổng số lượng tàu của các doanh nghiệp trong ngành vận tải biển, đủ điều kiện hoạt động vận tải quốc tế, đăng ký treo cờ quốc gia và đang tham gia vận tải hàng hoá Việt Nam bằng đường biển.

c. Tiêu chí tuổi tàu bình quân: là tuổi tàu bình quân hay năm khai thác bình quân của đội tàu của các doanh nghiệp trong ngành vận tải biển.

d. Tiêu chí trọng tải bình quân đội tàu: là bình quân tổng trọng tải đội tàu của các doanh nghiệp trong ngành vận tải biển, đủ điều kiện hoạt động vận tải quốc tế, đăng ký treo cờ quốc gia và đang tham gia vận tải hàng hoá Việt Nam bằng đường biển.

e. Tiêu chí cơ cấu tàu chuyên dụng: là tỷ lệ % trọng tải tàu chuyên dụng container trong đội tàu hay tỷ trọng container hoá đội tàu.

f. Tiêu chí tỷ lệ thuyền viên đạt chuẩn quốc tế: là tỷ lệ % giữa số lượng thuyền viên ngành vận tải biển được đào tạo đạt tiêu chuẩn thuyền viên quốc tế trên tổng số thuyền viên quốc tế.

2.4.1.2 Nhóm các tiêu chí đánh giá các yếu tố năng lực cạnh tranh hiển thị ngành vận tải biển

a. Tiêu chí giá cước vận tải: đo bằng tổng giá trị vận tải của tất cả các doanh nghiệp vận tải trong ngành trên tổng khối lượng vận tải của ngành.

b. Tiêu chí khối lượng vận tải: đo khối lượng ngành đạt được trong vận tải biển hàng hoá Việt Nam bằng đường biển.

c. Tiêu chí doanh thu vận tải: đo doanh thu ngành đạt được trong vận tải biển hàng hoá Việt Nam bằng đường biển.

d. Tiêu chí thị phần vận tải: đo tỷ lệ % khối lượng vận tải của ngành trong vận tải biển hàng hoá Việt Nam bằng đường biển. MSI đánh giá các yếu tố năng lực cạnh tranh hiển thị trong vận tải về mặt khả năng giành giật thị phần của ngành so với các đối thủ khác về mặt thị phần.

e. Tiêu chí năng lực vận tải quốc gia: đo tổng sản lượng vận tải của ngành gia tăng trong một đơn vị thời gian. Năng lực vận tải là khối lượng vận tải thực tế của đội tàu quốc gia đó đạt được, không phân biệt tại thị trường nào.

f. Tiêu chí khai thác tiềm năng vận tải: là hệ số đánh giá khả năng còn có thể khai thác được về năng lực vận tải của từng quốc gia.

g. Tiêu chí năng lực cảng chuyên dụng: là tiêu chí phản ánh sản lượng bốc xếp hàng hoá cảng chuyên dụng trong một thời kỳ nhất định. Để đánh giá cảng chuyên dụng thường nói đến tính chuyên môn hoá của cảng container.

2.4.1.3 Tiêu chí năng lực cạnh tranh tổng hợp ngành vận tải biển

SCC được sử dụng để đánh giá tổng hợp năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển dựa trên các tiêu chí thành phần tại một thời điểm nhất định.

2.4.2 Chỉ tiêu đánh giá năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển

Có hai cách thức so sánh đánh giá chỉ tiêu:

Một là, so sánh định lượng (% hoặc tỷ trọng) năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam với các quốc gia trong cùng nhóm cạnh tranh.

Hai là, so sánh định lượng (% hoặc tỷ trọng) năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam với đối thủ dẫn đầu.

2.5 Kinh nghiệm nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển của một số quốc gia trên thế giới và bài học cho Việt Nam

2.5.1 Kinh nghiệm nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển của một số quốc gia trên thế giới

2.5.1.1 Kinh nghiệm của Nhật Bản

2.5.1.2 Kinh nghiệm của Trung Quốc

2.5.1.3 Kinh nghiệm của Singapore

2.5.1.4 Kinh nghiệm của Malaysia

2.5.1.5 Kinh nghiệm của Philippin

2.5.2 Bài học kinh nghiệm đối với ngành vận tải biển Việt Nam

a. Mỗi quốc gia lựa chọn các biện pháp phù hợp để nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển đội tàu vận tải biển, cách thức được các quốc gia sử dụng khác nhau để khai thác lợi thế cạnh tranh ngành, nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển các quốc gia.

b. Các quốc gia đều đặc biệt coi trọng phát triển nguồn nhân lực vận tải biển.

c. Phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển của các quốc gia khác nhau, tùy thuộc vào lợi thế cạnh tranh của từng quốc gia nhưng đều tập trung vào thế mạnh tiêu chí sở trường.

Chương 3. THỰC TRẠNG NĂNG LỰC CẠNH TRANH VÀ NHỮNG YẾU TỐ TÁC ĐỘNG ĐẾN NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA NGÀNH VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM

3.1 Khái quát chung về ngành vận tải biển Việt Nam

3.1.1 Sơ đồ tổ chức ngành vận tải biển Việt Nam

- Quản lý Nhà nước về vận tải biển, bao gồm: Các bên hữu quan chính trong ngành vận tải biển và các cơ quan hữu quan liên quan trực tiếp đến ngành vận tải biển.

- Đặc điểm các doanh nghiệp trong ngành vận tải biển Việt Nam: các doanh nghiệp trong ngành vận tải biển Việt Nam bao gồm 01 doanh nghiệp sở hữu 100% vốn nhà nước (Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - Vinalines, sở hữu 09 doanh nghiệp cổ phần Nhà nước do Vinalines quản lý theo mô hình Công ty mẹ - con: Vosco, Vitranschart, Vinaship, Dongdo, Nosco, Vinalines shipping, Container Vinalines, Vinalines Saigon, Biendong) và khoảng hơn 500 doanh nghiệp vận tải biển tư nhân.

3.1.2 Quá trình hình thành và phát triển ngành vận tải biển Việt Nam

3.1.3 Kết quả sản xuất kinh doanh của ngành vận tải biển Việt Nam trong những năm gần đây

3.1.3.1 Doanh thu của ngành vận tải biển Việt Nam

3.1.3.2 Khối lượng vận tải hàng hóa của ngành vận tải biển Việt Nam

3.1.3.3 Giá cước vận tải ngành vận tải biển Việt Nam

3.2 Phân tích năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam hiện nay

3.2.1 Phân tích các tiêu chí đánh giá các yếu tố năng lực cạnh tranh nguồn lực ngành vận tải biển

3.2.1.1 Tiêu chí tổng trọng tải đội tàu

Năng lực cạnh tranh về tấn vận tải quá nhỏ bé so với các quốc gia cạnh tranh trực tiếp, với quy mô đội tàu nhỏ bé và xuất phát điểm thấp.

3.2.1.2 *Tiêu chí tổng số tàu*

Số lượng tàu Việt Nam quá ít phản ánh đúng thực tế của đội tàu Việt Nam có quy mô quá nhỏ, xuất phát điểm thấp, đầu tư hạn chế.

3.2.1.3 *Tiêu chí tuổi tàu bình quân*

Năng lực cạnh tranh đội tàu Việt Nam về tuổi tàu bình quân không được cải thiện, không tạo được lợi thế cạnh tranh cho ngành.

3.2.1.4 *Tiêu chí trọng tải bình quân đội tàu*

Năng lực cạnh tranh đội tàu Việt Nam về trọng tải bình quân không được cải thiện, ngày càng bất hợp lý, không phù hợp với thị trường vận tải hàng hoá xuất nhập khẩu.

3.2.1.5 *Tiêu chí cơ cấu tàu chuyên dụng*

Cơ cấu đội tàu Việt Nam bị mất cân bằng nghiêm trọng, đi ngược lại xu hướng phát triển đội tàu khu vực và thế giới.

3.2.1.6 *Tiêu chí tỷ lệ thuyền viên đạt chuẩn quốc tế*

Thuyền viên của Việt Nam: yếu, thiếu kinh nghiệm thực tế, khả năng ngoại ngữ kém, chuyên nghiệp chưa cao, sức khỏe chưa đạt yêu cầu...

3.2.2 *Phân tích các tiêu chí đánh giá các yếu tố năng lực cạnh tranh hiển thị ngành vận tải biển*

3.2.2.1 *Tiêu chí giá cước vận tải*

So sánh các quốc gia từ 2001-2014: giá cước vận tải bình quân ngành vận tải biển Việt Nam thuộc nhóm rất cao, chiếm vị trí 7/10 đối thủ chính.

3.2.2.2 *Tiêu chí khối lượng vận tải*

Khối lượng vận tải đạt được rất khiêm tốn, năm 2014 chiếm vị trí 6/10 đối thủ chính trên thị trường, bằng 21,8% Trung Quốc, 80,2% Nhật Bản.

3.2.2.3 *Tiêu chí doanh thu vận tải*

Tiêu chí doanh thu giảm mạnh cho thấy giá trị vận tải của Việt Nam không được cải thiện, hàng hoá chủ yếu là hàng thô tổng hợp, giá trị thấp, yêu cầu kỹ thuật đơn giản, hàng chuyên dụng chiếm tỷ trọng ít, tuyến ngắn.

3.2.2.4 *Tiêu chí thị phần vận tải*

Thị phần vận tải Việt Nam ngày càng có xu hướng giảm do không cải thiện năng lực cạnh tranh trên thị trường hàng hoá.

3.2.2.5 Tiêu chí năng lực vận tải quốc gia

Kết quả so sánh tiêu chí năng lực vận tải chỉ rõ Việt Nam ở vị trí rất thấp (9/10 quốc gia), quy mô cạnh tranh không đáng kể so với đối thủ.

3.2.2.6 Tiêu chí khai thác tiềm năng vận tải

Năng lực vận tải của ngành thấp và khả năng khai thác vận tải kém, chưa đủ năng lực khai thác đội tàu chuyên dụng tuyến quốc tế dài.

3.2.2.7 Tiêu chí năng lực cảng chuyên dụng

Quy mô cảng chuyên dụng rất nhỏ, năng lực yếu, cạnh tranh kém.

3.2.3 Phân tích tiêu chí năng lực cạnh tranh tổng hợp ngành vận tải biển

3.2.3.1 Hệ số tỷ trọng tiêu chí năng lực cạnh tranh tổng hợp ngành vận tải biển

3.2.3.2 Đánh giá tiêu chí năng lực cạnh tranh tổng hợp ngành vận tải biển từ 2001-2014

- Năng lực vận tải của ngành vận tải biển Việt Nam không cải thiện do các tiêu chí thành phần giảm: thị phần vận tải, khối lượng vận tải, năng lực khai thác vận tải, doanh thu vận tải.

- Năng lực đội tàu giảm mạnh ở các tiêu chí: tổng trọng tải đội tàu, số tàu, trọng tải bình quân, tuổi tàu, công nghệ kỹ thuật, cơ cấu tàu chuyên dụng.

- Năng lực khai thác cũng hạn chế và giảm ở các tiêu chí tận dụng lợi thế cho ngành...

- Năng lực quản lý của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam cũng còn nhiều hạn chế, bất cập, khai thác vận tải quốc tế kém.

- Tiêu chí năng lực cạnh tranh tổng hợp ngành vận tải biển Việt Nam SCC từ 2001-2014 vẫn không cải thiện và xu hướng ngày càng giảm.

3.3 Phân tích các yếu tố ảnh hưởng tác động đến năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam hiện nay

3.3.1 Ảnh hưởng của các yếu tố môi trường cạnh tranh trong nước

a. Yếu tố thị trường cạnh tranh vận tải Việt Nam: cạnh tranh rất căng thẳng, phần lớn tập trung cạnh tranh vào các thị trường vận tải tuyến gần.

b. Nhu cầu vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu Việt Nam: dự báo cầu hàng hóa sẽ gia tăng trung bình 12,9-13,7%/năm từ 2015-2030.

c. Lợi thế cạnh tranh quốc gia mà ngành vận tải biển Việt Nam tận dụng được: ngành vận tải biển Việt Nam dựa trên các điều kiện sẵn có vô cùng thuận lợi cho phát triển ngành vận tải biển.

d. Chiến lược và cấu trúc các doanh nghiệp trong ngành vận tải biển Việt Nam: hiện có 597 chủ tàu thuộc mọi thành phần kinh tế nhưng có đến hơn 500 chủ tàu nhỏ và chỉ quản lý 27% tổng trọng tải đội tàu.

e. Các ngành hỗ trợ và liên quan đến vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển: thị trường tiềm năng nhưng ngành dịch vụ này còn kém phát triển; chi phí logistics cao; các hoạt động dịch vụ logistics còn ở trình độ thấp, manh mún, tự phát; các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics có qui mô nhỏ, chủ yếu làm thuê một vài công đoạn, cơ sở hạ tầng cứng và mềm cho sự phát triển của dịch vụ này ở Việt Nam còn rất hạn chế.

f. Vai trò của nhà nước đối với ngành vận tải biển Việt Nam: chưa chú trọng đến việc nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển.

3.3.2 Ảnh hưởng của các yếu tố môi trường cạnh tranh quốc tế

a. Cạnh tranh quốc tế về vận tải biển: cạnh tranh quốc tế về vận tải biển ngày càng khốc liệt và bất lợi đối với ngành vận tải biển Việt Nam.

b. Nhu cầu vận tải thế giới: các doanh nghiệp vận tải biển cần từng bước cạnh tranh giành quyền vận tải nguồn hàng xuất nhập khẩu ngày càng tăng..

c. Hội nhập quốc tế và tính thương mại toàn cầu của vận tải biển: ngay khi Việt Nam ký kết các Hiệp định thương mại tự do (FTA) và Hiệp định Đối tác xuyên Thái Bình Dương (TPP), để sẵn sàng cho hội nhập.

3.4 Những vấn đề tồn tại và nguyên nhân về năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam

3.4.1 Những vấn đề tồn tại và nguyên nhân về năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam

- a. *Về giá cước vận tải bình quân ngành vận tải biển Việt Nam:* thuộc nhóm rất cao trong các đối thủ trên thị trường.
- b. *Về năng lực vận tải ngành vận tải biển Việt Nam:* hạn chế và ngày càng có xu hướng giảm, đặc biệt với các loại hàng hóa chuyên dụng.
- c. *Về năng lực khai thác vận tải của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam:* ở mức rất thấp so với khu vực, trong khi các đối thủ cạnh tranh lại có ưu thế vượt trội trong việc giành quyền vận tải hàng hoá xuất nhập khẩu.
- d. *Về quy mô đội tàu ngành vận tải biển Việt Nam:* nhỏ và xuất phát điểm thấp, cơ cấu đội tàu mất cân bằng, không phù hợp với thị trường vận tải xa.
- e. *Về năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ cảng biển Việt Nam:* quá yếu kém và bộc lộ rất nhiều vấn đề bất cập, không hỗ trợ cho đội tàu.
- f. *Về thuyền viên Việt Nam hoạt động trên các tàu biển hoạt động tuyến quốc tế:* hoàn toàn yếu thế trong cạnh tranh với thuyền viên các quốc gia trong khu vực và quốc tế.
- g. *Về các doanh nghiệp trong ngành vận tải biển Việt Nam hiện nay:* đang tồn tại hàng loạt vấn đề cần phải giải quyết..
- h. *Về định hướng đầu tư phát triển đội tàu ngành vận tải biển Việt Nam:* chưa cải thiện được năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp vận tải biển.
- i. *Về thị phần vận tải của ngành vận tải biển Việt Nam:* khối lượng vận tải Việt Nam tăng nhưng thị phần lại theo xu hướng ngày càng giảm mạnh.
- k. *Về cơ sở hạ tầng giao thông vận tải biển và cảng biển Việt Nam:* còn thấp, cản trở các hoạt động dịch vụ hỗ trợ vận tải biển và cảng biển.
- l. *Về hiệu quả hỗ trợ của các doanh nghiệp dịch vụ logistics vận tải Việt Nam:* chưa thực sự hiệu quả và hỗ trợ cho các doanh nghiệp vận tải biển.
- m. *Về vai trò của nhà nước với ngành vận tải biển Việt Nam:* trong việc tạo môi trường cạnh tranh vận tải biển và hỗ trợ các doanh nghiệp còn thấp.

n. Về quy hoạch phát triển ngành vận tải biển Việt Nam: chưa chú trọng đến việc nâng cao năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp vận tải biển.

3.4.2 Các giải pháp Việt Nam đã áp dụng thời gian qua để nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam

Như: “Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020” và “Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030”.

3.5 Những vấn đề cần tiếp tục nghiên cứu giải quyết để nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam đến năm 2030

a. Về lựa chọn thị trường vận tải biển phù hợp với năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam: xây dựng chiến lược phát triển thị trường vận tải biển, lựa chọn thị trường mục tiêu phù hợp.

b. Về lựa chọn chiến lược phát triển đội tàu ngành vận tải biển Việt Nam: xây dựng chiến lược phát triển đội tàu vận tải biển Việt Nam phù hợp với mục tiêu và định hướng nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải.

c. Về giải pháp đầu tư phát triển đội tàu vận tải biển Việt Nam: bài toán đầu tư phát triển đội tàu, lộ trình, nguồn vốn, hình thức huy động vốn.

d. Về giải quyết các tồn tại của các doanh nghiệp trong ngành vận tải biển Việt Nam hiện nay, đặc biệt các doanh nghiệp vận tải biển nhà nước.

e. Về nguồn nhân lực nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam: tình trạng thiếu hụt nghiêm trọng nguồn nhân lực thuyền viên.

f. Về các ngành hỗ trợ vận tải biển và liên quan: vai trò hỗ trợ để nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam.

g. Về hội nhập quốc tế vận tải biển và thương mại toàn cầu hoá: xu hướng hội nhập quốc tế và tính thương mại toàn cầu của vận tải biển đặt ra hàng loạt khó khăn và thách thức đối với ngành vận tải biển Việt Nam.

h. Về vai trò của nhà nước đối với ngành vận tải biển Việt Nam: tác động đến ngành để nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam.

Chương 4. ĐỊNH HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH NGÀNH VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM ĐẾN NĂM 2030

4.1 Căn cứ xác định định hướng nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam đến năm 2030

4.1.1 Quan điểm, mục tiêu và định hướng phát triển ngành vận tải biển Việt Nam đến năm 2030

4.1.1.1 Quan điểm phát triển ngành vận tải biển Việt Nam

- a. Phát huy tối đa lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên đất nước.*
- b. Phát triển vận tải biển theo hướng hiện đại.*
- c. Phát triển vận tải đồng bộ với phát triển các phương thức vận tải.*

4.1.1.2 Mục tiêu phát triển ngành vận tải biển Việt Nam

- a. Mục tiêu tổng quát: nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải biển để đảm nhiệm vận chuyển hàng hóa phần lớn khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu.*
- b. Mục tiêu cụ thể: nâng cao chất lượng vận tải biển các tuyến biển gần đối với hàng truyền thống; từng bước nâng thị phần vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu, kết hợp trên tuyến biển xa; phát triển đội tàu Việt Nam theo hướng hiện đại, hiệu quả; chú trọng tàu chuyên dùng có trọng tải lớn.*

4.1.1.3 Định hướng phát triển ngành vận tải biển Việt Nam đến 2030

- Tổng khối lượng vận tải của đội tàu biển Việt Nam: đến năm 2020 đạt khoảng từ 140 đến 152 triệu tấn, trong đó vận tải biển quốc tế đạt khoảng từ 40 đến 46 triệu tấn.

- Quy mô và nhu cầu bổ sung trọng tải đội tàu: tổng trọng tải đội tàu Việt Nam đến năm 2020 đạt khoảng từ 6,84 đến 7,52 triệu tấn (DWT).

- Định hướng phát triển nguồn nhân lực vận tải biển: đến năm 2020, đào tạo và bồi dưỡng đạt khoảng 42.000 thuyền viên.

4.1.2 Định hướng phát triển vận tải biển nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển của các quốc gia cạnh tranh

4.1.2.1. Định hướng cạnh tranh tập trung vào việc tăng các lợi thế nguồn lực vận tải biển

Định hướng phát triển mạnh các tàu siêu trọng và tăng trọng tải bình quân của tàu; xu hướng phát triển đội tàu vận tải biển cải thiện kỹ thuật công nghệ đội tàu; xu hướng phát triển đội tàu chuyên dụng hoá.

4.1.2.2. Định hướng phát triển mạnh về cảng biển nhằm tận dụng các lợi thế hỗ trợ cho cạnh tranh ngành vận tải biển của các quốc gia

Định hướng phát triển cảng biển nước sâu và cảng trung chuyển.

4.1.2.3. Định hướng phát triển tập trung về các lợi thế cạnh tranh sở trường ngành vận tải biển của quốc gia

Các quốc gia đều định hướng tập trung vào thế mạnh tiêu chí sở trường.

4.1.3 Phân tích ma trận SWOT của ngành vận tải biển Việt Nam

- *Kết hợp các điểm mạnh của ngành vận tải biển Việt Nam với cơ hội vận tải biển:* cần có biện pháp tận dụng tối đa các lợi thế quốc gia và các lợi thế doanh nghiệp trong ngành để tạo sức mạnh tổng thể và đồng bộ các yếu tố quyết định lợi thế cạnh tranh của ngành vận tải biển Việt Nam.

- *Kết hợp các điểm mạnh của ngành vận tải biển Việt Nam với nguy cơ vận tải biển:* cần lựa chọn phương thức ưu tiên, khai thác có lựa chọn các lợi thế cạnh tranh sở trường ngành vận tải biển, kết hợp với các biện pháp hỗ trợ của nhà nước cho các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam.

- *Kết hợp các điểm yếu của ngành vận tải biển Việt Nam với cơ hội vận tải biển:* cần khắc phục các điểm yếu của ngành vận tải biển Việt Nam.

- *Kết hợp các điểm yếu của ngành vận tải biển Việt Nam với nguy cơ vận tải biển:* không chỉ phụ thuộc vào nỗ lực của riêng ngành, các doanh nghiệp trong ngành mà còn phụ thuộc vào các ngành hỗ trợ liên quan.

4.2 Định hướng nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam đến năm 2030

a. Nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam là một quá trình xử lý tổng thể và đồng bộ các yếu tố quyết định lợi thế cạnh tranh của ngành

b. Phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam phải ưu tiên tập trung vào lợi thế cạnh tranh sở trường ngành vận tải biển của quốc gia, tạo sự chuyển biến tích cực và vững chắc các yếu tố quyết định lợi thế cạnh tranh của ngành

c. Nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam phải đồng bộ với phát triển các ngành hỗ trợ liên quan

d. Nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam phải đảm bảo sự phát triển bền vững vận tải biển

e. Nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam phải chú trọng phát triển đội tàu vận tải biển hiện đại, phù hợp với xu hướng hiện đại hóa đội tàu khu vực và thế giới

4.3 Các giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam đến năm 2030

4.3.1 Nhóm giải pháp 1: Nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp trong ngành nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh chung của ngành vận tải biển Việt Nam

4.3.1.1 Giải pháp về chiến lược kinh doanh nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của từng doanh nghiệp trong ngành, phù hợp với mục tiêu và định hướng nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam

a. Chiến lược khai thác thị trường vận tải biển: nghiên cứu thị trường vận tải biển, chủ động tìm kiếm, mở rộng và phát triển thị trường cho các doanh nghiệp vận tải biển; lựa chọn thị trường mục tiêu phù hợp nhất cho các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam; giành quyền vận tải bằng chiến lược

tạo liên kết chặt chẽ với các chủ hàng, các doanh nghiệp logistics để sẵn sàng đáp ứng được nhu cầu về vận tải.

b. Chiến lược phát triển đội tàu biển Việt Nam: chú trọng đầu tư phát triển tàu chuyên dụng có tải trọng phù hợp với từng loại hàng hoá và từng tuyến vận tải, nhằm tăng cạnh tranh về phân loại, cỡ tàu trên các tuyến hàng hải quốc tế khác nhau; từng bước chuyển phần lớn các tàu hiện nay của ngành vận tải biển Việt Nam có trọng tải nhỏ vào tuyến nội địa.

c. Chiến lược cạnh tranh giá cước vận tải biển: giảm chi phí vận tải; giảm chi phí cố định; giảm chi phí ngày tàu.

d. Chiến lược cạnh tranh trong môi trường hội nhập và hợp tác quốc tế về vận tải biển: các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam tích cực mở cửa hợp tác; tăng cường gắn kết quyền lợi với các chủ hàng xuất nhập khẩu quốc tế và các nhà logistics vận tải quốc tế.

4.3.1.2 Giải pháp về đầu tư phát triển vận tải biển của từng doanh nghiệp trong ngành theo định hướng nâng cao năng lực cạnh tranh chung của ngành

a. Đẩy nhanh quá trình tái cơ cấu các doanh nghiệp vận tải nhà nước: tái cơ cấu tài chính theo hướng nhà nước cho khoan nợ, giảm lãi suất, kéo dài thời gian trả nợ và khấu hao; cơ cấu lại tỷ lệ vốn góp tại các công ty cổ phần; cơ cấu lại danh mục các dự án đầu tư không hiệu quả.

b. Đẩy nhanh quá trình cổ phần hóa các doanh nghiệp do nhà nước chiếm giữ 100% vốn: giai đoạn 2015-2018 tiếp tục đẩy mạnh việc thực hiện cổ phần hóa Vinalines; lộ trình tư nhân hoá hoàn toàn Vinalines; đầu tư trọng điểm vào phát triển đội tàu.

c. Đổi mới phương thức đầu tư vận tải biển: chính sách khuyến khích xã hội hóa đầu tư; phổ biến mở rộng hình thức hợp tác nhà nước-tư nhân.

4.3.1.3 Giải pháp nâng cao năng lực quản lý điều hành và khai thác đội tàu của các doanh nghiệp vận tải trong ngành

Nâng cao năng lực quản lý điều hành doanh nghiệp và khai thác đội tàu vận tải; tăng cường công tác quản lý thuyền viên; tăng cường nâng cấp tình trạng kỹ thuật đội tàu; tăng cường liên kết chặt chẽ với chủ hàng.

4.3.2 Nhóm giải pháp 2: Tăng cường vai trò của nhà nước trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp trong ngành nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh chung của ngành vận tải biển Việt Nam

4.3.2.1 Giải pháp về chính sách hỗ trợ đầu tư và phát triển vận tải biển của nhà nước

a. Chính sách hỗ trợ tài chính cho các doanh nghiệp vận tải biển vượt qua giai đoạn khó khăn: nhà nước cần có cơ chế hỗ trợ doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam, tập trung vào hai mục tiêu chính: giai đoạn đầu, có thời hạn từ 3-5 năm và giai đoạn sau tới 2025, định hướng tới 2030; đề xuất cơ chế hỗ trợ doanh nghiệp và giảm chi phí vận tải có thời hạn, từ 3-5 năm.

b. Chính sách hỗ trợ tài chính cho đầu tư phát triển đội tàu vận tải theo định hướng nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam: hỗ trợ đầu tư tàu chuyên dụng trọng tải lớn; khuyến khích đầu tư đội tàu trọng tải lớn; vay vốn lưu động với tàu biển chạy tuyến quốc tế.

4.3.2.2 Giải pháp về chính sách nhà nước tạo môi trường cạnh tranh vận tải biển Việt Nam lành mạnh

Nhà nước tạo thay đổi chính sách tạo môi trường cạnh tranh ngành vận tải; chính sách xã hội hóa đầu tư, thu hút đầu tư trong và ngoài nước.

4.3.3 Nhóm giải pháp 3: Nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển kết hợp đồng bộ với phát triển các ngành hỗ trợ liên quan

4.3.3.1 Giải pháp nâng cao chất lượng dịch vụ cảng biển Việt Nam

a. Nâng cấp, hiện đại hóa công nghệ thông tin trong quản lý và khai thác cảng biển: ứng dụng công nghệ điện tử trong thủ tục cảng, hải quan hàng hoá, các dịch vụ vận tải, quản lý, khai thác cảng, thủ tục hải quan.

b. Thay đổi lại mô hình quản lý cảng nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh cảng biển: sát nhập chính quyền cảng vào doanh nghiệp cảng biển; hiện đại hóa cơ sở vật chất kỹ thuật cảng; đầu tư, nâng cấp trang thiết bị bốc xếp và phương thức quản lý hiện đại xếp, dỡ hàng tại cảng biển.

4.3.3.2 Giải pháp nâng cao chất lượng ngành dịch vụ logistics Việt Nam

Cải cách thủ tục hành chính logistics; hoàn thiện pháp lý logistics; thống nhất đầu mối quản lý logistics; ứng dụng công nghệ trong logistics.

4.3.3.3 Giải pháp nâng cao chất lượng nhân lực ngành vận tải biển

a. Nâng cao chất lượng đào tạo huấn luyện thuyền viên theo tiêu chuẩn quốc tế: nâng cao tiêu chuẩn về chất lượng đào tạo thuyền viên; đẩy mạnh xã hội hóa đào tạo thuyền viên; khuyến khích xuất khẩu thuyền viên.

b. Nâng cao chất lượng đào tạo nhân lực logistics vận tải quốc tế: nâng cao chất lượng đào tạo nguồn nhân lực logistics chất lượng cao; phối hợp giữa các cơ quan nâng cao kiến thức khai thác dịch vụ logistic quốc tế.

4.4 Kiến nghị, đề xuất

4.4.1 Kiến nghị đối với nhà nước

Tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh; Các giải pháp hỗ trợ về thuế VTB; Đẩy mạnh cải cách hành chính trong lĩnh vực VTB; Khuyến khích đầu tư phát triển đội tàu biển VN; Nâng cao chất lượng quản lý của Nhà nước với VTB.

4.4.2 Kiến nghị đối với Bộ Giao thông vận tải

Xem xét lại quy hoạch phát triển vận tải biển phải nâng cao được năng lực cạnh tranh ngành; thúc đẩy tiến độ cổ phần hóa các doanh nghiệp vận tải nhà nước; xây dựng các cơ chế ưu đãi về vận tải quốc tế.

4.4.3 Kiến nghị đối với Hiệp hội chủ tàu Việt Nam

Xúc tiến tháo gỡ khó khăn cho các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam; liên kết với các chủ hàng; kết nối giữa các chủ tàu-chủ hàng-các nhà logistics quốc tế; xúc tiến quan hệ quốc tế về vận tải biển.

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ HƯỚNG NGHIÊN CỨU TIẾP THEO CỦA LUẬN ÁN

Lý luận khoa học về năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển được sáng tỏ rõ ràng là khả năng tập hợp sức mạnh cạnh tranh vận tải của các doanh nghiệp vận tải trong ngành kết hợp với khả năng tận dụng các lợi thế của quốc gia cho việc nâng cao năng lực cạnh tranh vận tải cho ngành.

Hầu hết các quốc gia có biển, tùy theo lợi thế quốc gia về vận tải biển, sẽ triển khai các biện pháp đặc thù phù hợp. Các chính sách quốc gia sử dụng như một công cụ quản lý đặc lực thúc đẩy vận tải biển phát triển.

Nâng cao năng lực ngành phải hướng tới sự phát triển bền vững của ngành, phù hợp xu hướng cạnh tranh vận tải biển khu vực và thế giới.

** Những đóng góp khoa học của luận án, cụ thể như sau:*

- *Những đóng góp về mặt lý luận, học thuật:*

Năng lực cạnh tranh ngành không phải là tổng năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp trong ngành, được thể hiện trên nhiều mặt.

Lợi thế cạnh tranh quốc gia ảnh hưởng quan trọng, thậm chí mang tính quyết định đến việc tạo dựng và duy trì năng lực cạnh tranh ngành.

Nhà nước đóng vai trò quan trọng thúc đẩy và hỗ trợ các ngành trong việc tận dụng các lợi thế quốc gia và xây dựng năng lực cạnh tranh.

- *Những đóng góp về mặt thực tiễn:* đánh giá khách quan năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam, làm rõ những kết quả ngành đạt được trên cơ sở khai thác và tận dụng các lợi thế, kiến nghị hệ thống giải pháp để khai thác và phát huy những lợi thế nâng cao năng lực cạnh tranh ngành.

** Những hạn chế của luận án:* sử dụng phương pháp chuyên gia để đánh giá tầm quan trọng các tiêu chí bị hạn chế bởi lịch sử.

** Kiến nghị cho những nghiên cứu tiếp theo:* mở rộng phạm vi nghiên cứu và đánh giá hữu hiệu hơn về các yếu tố ảnh hưởng.

DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH CÔNG BỐ CỦA TÁC GIẢ

1. Lưu Quốc Hưng (2016), “Gia nhập TPP: Cơ hội và thách thức cho vận tải biển Việt Nam”, *Tạp chí Kinh tế Châu Á - Thái Bình Dương*, (Kỳ 2, 6/2016), tr.74-75 & 65.
2. Lưu Quốc Hưng (2015), “Thực trạng năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam hiện nay”, *Tạp chí Kinh tế Châu Á - Thái Bình Dương*, (456), tr.50-52.
3. Lưu Quốc Hưng (2015), “Vận tải biển Việt Nam: Đối mặt nhiều thách thức”, *Tạp chí Tài chính Doanh nghiệp*, (11/2015), tr.21-23.
4. Lưu Quốc Hưng (2015), “Năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam: Nhìn từ các tiêu chí cạnh tranh”, *Tạp chí Tài chính*, (618), tr.54-56.
5. Lưu Quốc Hưng (2015), “Xây dựng các tiêu chí đánh giá năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển”, *Tạp chí Tài chính Doanh nghiệp*, (10/2015), tr.20-22.
6. Lưu Quốc Hưng (2014), “Tìm hiểu về logistics”, *Tạp chí Khoa học và Kinh tế*, (142), tr.20-22.
7. Lưu Quốc Hưng (2013), “Vận tải biển của VINACOMIN: Cơ hội và thách thức đang chờ phía trước”, *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, (553), tr.50-51.
8. Lưu Quốc Hưng (2013), “Những định hướng phát triển đội tàu vận tải biển của VINACOMIN”, *Tạp chí Công thương*, (3), tr.52-53.
9. Lưu Quốc Hưng (2013), “Vận tải biển Việt Nam: Thực trạng và giải pháp phát triển”, *Tạp chí Quản lý kinh tế*, (53), tr.46-53.

